Zeitschrift: Mitteilungen der Antiquarischen Gesellschaft in Zürich
Herausgeber: Antiquarische Gesellschaft in Zürich
Band: 74 (2007)

Artikel: Güterstation der Nordostbahn : (Dinhard, 1873/75)
Autor: Michel, Regula
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1045503

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

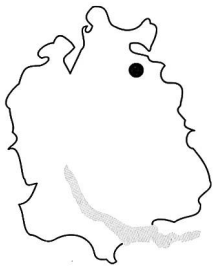
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Güterstation der Nordostbahn

(Dinhard, 1873/75)



Abgesehen vom Anschluss der Stadt Basel an das französische Bahnnetz seit 1844 blieb die «Spanisch-Brötli-Bahn» von 1847 für einige Jahre die einzige Bahnstrecke in der Eidgenossenschaft, denn anfänglich war unklar, ob der 1848 gegründete Bundesstaat das Recht zum Bahnbau für sich selbst in Anspruch nehmen würde. Das heftig umstrittene Eisenbahngesetz von 1852 delegierte die Konzessionserteilung schliesslich an die Kantone. In der Folge geriet die Bautätigkeit ganz in private Hände. Bis 1864 entstanden die drei grossen Gesellschaften der Vereinigten Schweizerbahnen, der Schweizerischen Nordostbahn (NOB) und der Schweizerischen Centralbahn, welche die wichtigsten Eisenbahnlinien der Deutschschweiz kontrollierten. Alfred Escher, vehementer Gegner einer «Bundesbahn», hatte ab 1853 als Direktionspräsident der NOB dafür gesorgt, dass die Stadt Zürich ihre wirtschaftliche Macht durch die Anbindung ans Eisenbahnnetz weiter ausbauen konnte. In den Kantonen Zürich, Aargau, Thurgau und Schaffhausen beherrschte die NOB den Bahnbau.

Besonders dem Winterthurer Demokraten und Stadtpräsidenten Johann Jakob Sulzer, einem der profiliertesten Kontrahenten Eschers, war die Machtkonzentration im «System Escher» aus parteipolitischen, aber auch aus wirtschaftlichen Gründen ein Dorn im Auge. Der Kreis um Sulzer kämpfte schon in den 1860er-Jahren sowohl für die Erweiterung der Volksrechte als auch für die Verstaatlichung der Bahnen und somit gegen Escher und seine NOB. Politisch durchaus mit Erfolg, wie die Annahme der neuen Verfassung von 1869 und der Erlass des neuen Eisenbahngesetzes von 1872 beweisen. Im Bahnbau jedoch blieb Escher «König». Die hochfliegenden Projekte seiner Gegner für eine dem Monopol der «Herrenbahnen» entgegengesetzte «Volksbahn», die vom Boden- bis zum Genfersee und von Singen über den Splügen nach Italien führen und sich im Besitz der angeschlossenen Gemeinden befinden sollte, zerfielen im Laufe eines erbitterten Kriegs in immer kleinere Stücke. Eine dieser Strecken wurde 1875 zwischen Winterthur und Singen eingeweiht und mit den Linien Konstanz-Etzwilen und Kreuzlingen-Emmishofen unter dem Namen Schweizerische Nationalbahn zusammengefasst. Damals entstand die Station Dinhard.

Da im «Eisenbahnkrieg» schnell gehandelt werden musste und die Rentabilität der Strecken noch ungewiss war, wurden in den beiden ersten Entwicklungsphasen des schweizerischen Eisenbahnwesens (1852–1864 und 1872–1877) nur in den Städten definitive Bahnhofbauten errichtet. In ländlichen Gebieten wie zum Beispiel in Dinhard erstellten die Bahngesellschaften hingegen provisorische Typenbauten, die sich kaum von Güterschuppen unterschieden. Es waren eingeschossige, mit Brettern verschalte Holzskelettbauten mit einem Güterraum, einem kleinen Wartsaal, Stationsbüro und Wohnung für den Stationsvorstand.

Als die NOB 1880 die Linien der bankrotten Nationalbahn für einen Spottpreis aufkaufte, liess sie sämtliche Stationsbauten des Typs Dinhard über den Serviceräumen aufstocken. Dem Zeitgeschmack entsprechend wurden die Giebel mit Laubsägeornamenten geschmückt, die heute leider nur noch an wenigen Orten erhalten sind. Der nächste Umbau fand 1946 anlässlich der Elektrifizierung der Winterthur-Singen-Bahn statt. Damals wurden dem Gebäude ein kleiner Stellwerkvorbau und ein Vordach angegliedert sowie Veränderungen im Inneren vorgenommen. Das Stationsgebäude von Dinhard gehört zu den am besten erhaltenen Beispielen dieses Typus, wie er auch entlang der Tösstalbahn erhalten geblieben ist. Der Grundplan geht auf den Architekten Conrad Bär (1843–1890) zurück, der 1862–1865 bei Semper in Zürich studiert und sowohl im Stadtbauamt Winterthur als auch bei Ferdinand Stadler (1813–1870) gearbeitet hatte. Nach einem Aufenthalt in Wien erhielt er bei der österreichischen Nordwestbahn in Böhmen eine Stelle als Bahnarchitekt. Zurück in Winterthur, entwarf er schliesslich die Bauten der in Personalunion verbundenen National- und Tösstalbahn.

Regula Michel

Der Bahnhof Dinhard im heutigen Zustand. Den Urzustand von vor 1880 gibt eine Ansicht von Zürich-Affoltern am besten wieder. (Fotos Kantonale Denkmalpflege Zürich und BAZ)